

La SNCF à la manœuvre pour se défausser des TET

Ces trains interrégionaux qui sont à bout de souffle

OLIVIER SCHLAMA 23/06/2013 MIDI LIBRE

Les voyages sur les trains Intercités peuvent être très inconfortables. (VINCENT DAMOURETTE). Tandis que les TGV et les RER bénéficient de soins attentionnés, **les trains Intercités souffrent, eux, de vétusté et d'une climatisation hors d'âge, voire hors d'usage.** Visage dégoulinant de sueur, ce voyageur, "cardiaque", économise ses forces. Il ne lira pas son journal. Derrière lui, une grand-mère est assoiffée. A quelques mètres, un enfant pleure. Pour entrer dans le train, tous, petits et grands, doivent franchir une barrière invisible et étouffante. Une épreuve.

Des rames où la température monte à 39°C

La rame de ce train Intercités, parti de Marseille mardi à 14 h 18 ira jusqu'à Bordeaux via Montpellier - traversant donc les régions Paca, Languedoc-Roussillon et Aquitaine - avec des centaines de passagers à bord cuisant à l'étouffée dans une étuve ambulante à 39 °C, sans pouvoir bénéficier du moindre courant d'air. Tous les voyageurs de ces trains qui relient de grandes agglomérations sont logés à la même enseigne : assommés par la chaleur à cause d'une climatisation hors d'usage car hors d'âge. "Et encore, ce n'est pas la canicule...", s'inquiète cet habitué. "On devrait faire comme dans certains pays africains : casser les vitres !", plaisante à peine ce couple.

L'habillement extérieur n'est qu'un cache-misère

Il ne faut pas se fier aux agréables couleurs pastel de quelques Intercités. "Certains sont à bout de souffle", confie un contrôleur qui, lui-même, subit cet inconfort quotidiennement, et n'a de cesse de le signaler. L'habillement extérieur, quand il est neuf, n'est qu'un cache-misère. Ce que confirme Mehdi Yakhlef qui a usé sa casquette de contrôleur sur l'Intercité Marseille-Bordeaux. "Ces trains sont plus qu'obsoletés. Et les clim équipaient des rames du Nord. Tous les étés, nous devons gérer une chaleur insupportable. Moi-même, quand j'étais sur ces trains, je buvais au moins deux litres d'eau pendant le trajet et j'anticipais en en buvant avant. Il y a un gros problème de financement. Quand on peut, on fait monter des packs d'eau à bord. Les réactions des voyageurs sont très variables. Il faut être très diplomate. Ça peut déraiper très vite avec certains clients excédés." **Dans un de ses trains, mardi, les contrôleurs eux-mêmes étaient en nage, à force d'allers-retours pour distribuer des bouteilles d'eau tout en surveillant l'état de forme des passagers.** Le réseau Intercités - dit aussi classique - est complémentaire de celui du TGV et du TER, financé, lui, par les régions et qui est en bon état.

Les syndicats dénoncent le "tout TGV"

Responsable CGT Cheminot de Paca, Cédric Gimenez connaît bien le dossier. "C'est un sujet central, récurrent et préoccupant. Dans notre région, ajoute-t-il, quatre lignes posent à des degrés différents de sérieux problèmes de confort : Marseille-Bordeaux ; Paris-Briançon, Paris-Nice et le Cévenol (Marseille-Nîmes-Paris). A tel point que l'on peut s'interroger sur la fiabilité du matériel roulant et se demander si les machines sont suffisamment révisées. Encore une fois, nous dénonçons le fait que l'on a fait beaucoup pour le TGV et pas assez pour le réseau secondaire. "Son homologue du Languedoc-Roussillon, Jean-Marc Biau va plus loin : "Par manque de moyens, il y a aussi des problèmes de disponibilité de machines : sur les lignes Aubrac et Cévenol (Nîmes-Alès-Clermont-Ferrand), par ailleurs menacées de suppression, il a fallu par exemple recourir à des machines d'occasion du Pas-de-Calais." **Le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, a émis l'idée de recycler les rames de la première génération de TGV sur ces lignes Intercités. "Les ex-Corail bien rénovés pourraient faire attendre l'achat de matériels neufs"**, propose Jean-Marc Biau. Avec quel argent ? "En ponctionnant une partie des 8 milliards d'euros de bénéfices des autoroutes", répond Jean-Marc Biau, dont le syndicat propose la "création d'un livret A pour financer infrastructures et matériels". Éric Boisseau de la Fédération nationale des usagers des transports réclame en outre "un Marseille-Bordeaux toutes les heures pour répondre à la demande potentielle et concurrencer véritablement l'autoroute". Et voir enfin le bout du tunnel.

Béatrice Chavanel, directrice commerciale et marketing : « Du matériel neuf pas avant deux ans »

Certaines lignes Intercités sont vétustes. Y a-t-il un plan de rénovation ?

La clim pose des soucis. Le matériel est vieux. Il est même parmi le plus vieux de la SNCF. Mais sur l'Intercités Marseille-Bordeaux, la dernière rénovation date de 2000. Ce n'est pas très loin.

Le ministre des Transports a évoqué une possible enveloppe de 400 à 500 M€. Vous confirmez ?

Pour l'instant, seules les lignes les plus fréquentées (Paris-Clermont et Paris-Limoges-Toulouse) ont reçu du matériel neuf. La prochaine sera la transversale Marseille-Bordeaux. Ça ne sera pas effectif avant deux ans. La situation est compliquée. C'est l'État qui finance. La convention qui lie SNCF et État, qui se termine fin 2013, devrait être prolongée d'un an. Je ne peux pas anticiper sur les négociations futures. En revanche, on ne fait aucune concession sur la sécurité : les motrices sont révisées régulièrement. Manque de trains pour rejoindre Marseille ; rupture de charge à Avignon... Les motifs de grogne sont nombreux. Je comprends l'agacement. Mais il y a de gros travaux en cours qu'il fallait faire. C'est aussi pour cela que nous travaillons beaucoup à améliorer la qualité de nos prestations, sur le nettoyage des trains, entre autres. La marque Intercités, créée en 2010, rassemble les ex-trains Téoz, Lunéa, Corail et Intercités. Soit quelque 300 trains par jour et 25 trains de nuit irriguant l'Hexagone via 365 destinations. Elle compte 100 000 voyageurs par jour et 35 millions par an. Soit un quart de l'activité des TGV.

La SNCF qui est parvenu à faire créer à l'Etat une autorité organisatrice de transport dédiée aux TET, trains d'équilibre du territoire, a obtenu pour 3 ans une subvention d'équilibre de 320 millions annuels pour accomplir ces missions avec le parc SNCF de matériel Intercités. La contribution précédente montre comment la SNCF met en place une stratégie qui devrait obliger l'Etat à lui financer les matériels de remplacement et à poursuivre le financement malgré tout de son équilibre d'exploitation. **Renouveler environ 2000 voitures serait une charge transférée de la SNCF vers l'ETAT ce qui dans les circonstances actuelles ne paraît pas une revendication cohérente pour plusieurs raisons. L'une d'entre elle est que la SNCF dispose d'un parc excédentaire de TGV qui peut immédiatement améliorer le confort des Trains d'Equilibre du Territoire sur les lignes électrifiées sans bourse délier. Faire monter le mécontentement des usagers artificiellement pour justifier une intervention de l'Etat dans l'urgence qui désengagerait la SNCF est une stratégie d'un autre temps.** Nous ne pouvons que conseiller la plus grande vigilance à l'Etat pour ses trains d'aménagement du territoire. Mieux, la prestation fournie actuellement par la SNCF pour ces TET, justifierait de la part de l'ETAT des retenues sur la subvention annuelle en pénalité pour le piètre service produit.

